

Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Den næste sag på dagsordenen var:

**13) Anden behandling af lovforslag nr. L 150: Forslag til lov om ændring af integrationsloven. (Individuelle kontrakter).**

Af integrationsministeren (Bertel Haarder). (Fremsat 28/2 2002. Første behandling 21/3 2002. Betænkning 14/5 2002).

### Afstemning

**Første næstformand** (Svend Auken):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Den næste sag på dagsordenen var:

**15) Anden behandling af lovforslag nr. L 181: Forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler og lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. samt ændring af ligningsloven. (Skattestop, afgiftsnedsættelse for miljøvenlige motorcykler, afgiftsfritagelse for køreskolebusser, godtgørelse af registreringsafgift ved udførsel af biler og motorcykler, ændrede regler for brugte biler m.v. samt ændret firmabilbeskatning af varebiler).**

### Afstemning

**Første næstformand** (Svend Auken):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Af skatteministeren (Svend Erik Hovmand). (Fremsat 20/3 2002. Første behandling 16/4 2002. Betænkning 15/5 2002).

Den næste sag på dagsordenen var:

**14) Anden behandling af lovforslag nr. L 182: Forslag til lov om ændring af udlændingeloven. (Forslag til Rådets direktiv om definition af hjælp til ulovlig indrejse og transit samt ulovligt ophold og om ophævelse af adgangen til opsættende virkning ved påklage af visse afgørelser om administrativ udvisning af EU/EØS-statsborgere m.fl.).**

Af integrationsministeren (Bertel Haarder). (Fremsat 20/3 2002. Første behandling 9/4 2002. Betænkning 14/5 2002).

Der var stillet 13 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under ét.

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

### Forhandling

**Jacob Buksti** (S):

Det er jo sådan, at Skatteudvalget vel lægger beslag på 25-30 pct. af samtlige lovforslag i en samling. Det betyder også, at der i Skatteudvalget er mange spørgsmål og mange svar fra Skatteministeriet, fra skatteministeren, og vi er hårdt prøvede i retning af, at de er af meget svingende kvalitet. Det er vel ikke noget, der er særpræget

for Skatteministeriet; sådan er det vistnok over hele linjen.

Vi har på det seneste kunnet konstatere, at vi har fået både uklare og nogenlunde indholdstomme svar. Som hr. Ole M. Nielsen sagde forleden, bliver det sjovere og sjovere, for mange af dem begynder at se ud, som om det er ministeren selv, der har skrevet dem.

Af samme årsag har vi jo også haft en lille smule svært ved at konstatere, at disse svar indeholder egentlige fejl, misinformationer og direkte urigtigheder, og det er jo en alvorlig sag, hvis det er sådan, at ministeren informerer Folketinget på et fejlagtigt grundlag.

Under første behandling pointerede jeg meget stærkt det synspunkt, som også er fremført af branchen, at det forekommer en lille smule uigennemtænkt – eller også er det gennemtænkt – at konsekvensen af gennemførelsen af regeringens skattestop, når det drejer sig om bilafgifter, betyder, at bilerne bliver dyrere i anskaffelse og billigere i brug, fordi forslaget nemlig indeholder en afskaffelse af tillægsreguleringen af skalaknækket i registreringsafgiften.

Vi har i øvrigt senere fået bekræftet af økonomi- og erhvervsministeren her i Folketingets spørgetid, at sådan er det.

Kl. 11.45

Derfor læste jeg selvfølgelig med stor interesse skatteministerens svar på et spørgsmål, som er stillet gennem udvalget, spørgsmål 3, hvor der står:

»Det er en stor misforståelse at tro, at biler med regeringens forslag bliver dyrere i anskaffelse. Registreringsafgiften falder år for år, og det vil den fortsat gøre.«

Der står så i øvrigt senere:

»Progressionsgrænsen vil med regeringens forslag fortsat blive reguleret opad hvert år, hvorved registreringsafgiften fortsat vil falde.«

Det sidste synspunkt tror jeg man er meget glad for at få at vide i branchen.

Så er det, jeg bliver noget forundret, når jeg sammenholder det med det, der faktisk står i lovforslaget. Jeg skal nøjes med at læse op af bemærkningerne til forslaget, punkt 4.1, hvor der står:

»En afskaffelse af tillægsreguleringen af skalaknækket i registreringsafgiftsberegningen vil føre til et merprovenu på ca. 40 mio. kr. årligt for hvert år fra 2003.«

Så er det bare, jeg spørger: Hvordan og hvorledes kan det blive sådan, at registreringsafgiften falder, samtidig med at den giver et merpro-

venu, når det, det handler om, er, at der er et skalaknæk i registreringsafgiften, som betyder, at 57.400 kr. af bilens grundværdi i dag belægges med 105 pct., mens det, der ligger over, belægges med 180 pct.?

Det er så sådan, at skalaknækket har man indekseret, men samtidig reguleret med en tillægsprocent på 1 pct. Det betyder jo – hvis man ikke ændrer det her – at en større og større del i fremtiden kun vil blive belagt med 105 pct. Når man afskaffer tillægsreguleringen på 1 pct., betyder det altså, at en større del af bilens værdi end ellers vil blive belagt med 180 pct.

Jeg vil gerne spørge skatteministeren, hvordan det hænger sammen, at på den ene side er det en misforståelse efter svaret på spørgsmål 3, at biler bliver dyrere i anskaffelse, og på den anden side indregner man i lovforslaget et merprovenu på 40 mio. kr. fra registreringsafgiften? I øvrigt som sagt et synspunkt, som økonomi- og erhvervsministeren bekræftede i spørgetiden sidste onsdag, hvor han sagde: Det er rigtigt nok; sådan vil det virke.

Det andet spørgsmål, jeg rejser, er: Hvordan kan det være, at regeringen vil gennemføre et skattestop med de her uigennemtænkte – eller gennemtænkte – konsekvenser på en måde, så det skal gennemføres nu, når det først får virkning fra 1. januar 2003, vel vidende at vi i næste samling kommer til at diskutere, hvordan vi vil forholde os til det problem, der består i, at reglerne for handel med biler inden for EU ændres med konsekvenser for bilpriserne i Danmark, hvor man kan forvente stigninger i bilpriserne på mellem 10 og 25 pct.?

Skatteministeren har nedsat et udvalg, som i øvrigt har et kommissorium, som stort set ordret er lig med kommissoriet for det udvalg, som sad under den tidligere regering. Jeg har ikke nogen indvendinger imod, at man venter og ser, hvad der sker. Det, der er min indvending, er: Hvordan kan det være, at man skal starte med at forværre problemerne, nemlig ved at man gør det billigere at bruge bilen og dyrere at købe bilen, når det er sådan, at det, vi kommer til at skulle tage stilling til, er, hvordan vi imødegår den prisstigning, som i øvrigt vil komme?

Der står i svaret på spørgsmål 2, at når det her skal gennemføres nu, er det, fordi det er meget vigtigt, så »befolkningen og erhvervslivet kan handle i tillid til, at afgifterne ikke stiger i de kommende år.« Jamen hvordan kan man det, når vi i næste samling kommer til at diskutere, hvordan vi forholder os til, at EU ændrer regler-

ne, og at priserne derved faktisk stiger? »Regeringen ønsker et skattestop med øjeblikkelig virkning. Derfor fremsættes forslaget nu.« Jamen det har jo ikke øjeblikkelig virkning. Det har jo først virkning fra den 1. januar 2003.

Derfor vil jeg spørge skatteministeren, om det her bare er for, at man kan virke som en stærk mand i skysovs, der kan vise, at her kan man virkelig gennemføre nogle ting, men at det i øvrigt er noget, der virker imod sin hensigt, altså gør bilerne dyrere, eller ikke har nogen virkning på kort sigt og i øvrigt bare forværrer problemerne.

(Kort bemærkning).

**Peter Christensen (V):**

Jeg synes, det er imponerende, at vi endnu en gang skal høre hr. Jacob Buksti kommentere det her lovforslag, som om bilejerne nærmest får en dårligere situation end ellers.

Jeg kan da glæde mig over, at i det mindste Enhedslisten i de politiske bemærkninger konstaterer, at de er imod, fordi vi netop giver bilisterne en lettelse på 265 mio. kr. årligt år efter år, som Enhedslisten udtrykker det. Derfor er de imod, og derfor er vi for, og det er af den simple grund, at vi ønsker, at bilisterne også på registreringsafgiftsområdet skal mærke skattestoppet og altså ikke skal stige fremover.

Kl. 11.50

Derfor synes jeg, at det ville være passende, om Socialdemokratiet også erkendte, at det her faktisk er en hjælp til de danske bilister.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Det er jo fuldstændig guddommeligt. Det er jo ikke det, det handler om. Der er ingen tvivl om, at der her er tale om en lettelse af det samlede afgiftstryk på bilejerne. Det er også derfor, man over de næste 5 år bruger 800 mio. kr. på det her område. Det er der jo ingen, der er i tvivl om.

Spørgsmålet er, hvordan det kan være, man gør det på en facon, så man øger provenuet for registreringsafgiften. Og hvordan kan man øge et provenu for en registreringsafgift, uden at man samtidig skal indrømme, at det må betyde, at registreringsafgiften for bilerne stiger?

Hvis svaret på spørgsmål 3 er rigtigt, er lovforslagets bemærkninger forkerte, og hvis lovforslagets bemærkninger er rigtige, er svaret på spørgsmålet forkert.

Derfor har skatteministeren et problem, som han bliver nødt til at forklare: Hvordan hænger

det her sammen? Hvis det er sådan, at han ikke kan give en ordentlig forklaring, så har skatteministeren givet Folketinget fejlagtige oplysninger.

**Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):**

Dette lovforslag går ud på at indføre skattestop for motorafgifterne, og det er netop det, der sker med forslaget.

Reguleringen af afgiftsknækket efter § 20 fortsætter, men ekstrareguleringen på 1 pct. bortfalder. Det er altså det såkaldte overløb fra de løbende afgifter til registreringsafgiften, der stoppes. Det giver ingen stigende registreringsafgift.

Registreringsafgiftens progressionsgrænse på de 57.400 kr. reguleres efter § 20 plus 1 procentpoint, hvilket typisk svarer til 4 pct. de senere år. Reguleringen med 4 pct. vil øge grænsen til 59.600 kr., hvorved registreringsafgiften falder med 1.725 kr. Registreringsafgiftens progressionsknæk forøges stadig i takt med reguleringen efter § 20, der typisk indebærer en regulering på ca. 3 pct., så registreringsafgiften hvert år vil falde i størrelsesordenen 1.300 kr., eller med andre ord: Registreringsafgiften vil stadig blive lavere end tilfældet ville være uden en regulering, og den procentvise andel af prisen på en bil vil ikke stige. Man kan derfor ikke med rette hævde, at forslaget øger registreringsafgiften.

Forhøjelserne af vægtafgiften, den grønne ejerafgift, standser helt: skattestop. Det gælder både de sædvanlige ca. 3 pct. fra lønstigninger og det særlige tillæg på 1,5 pct., der kun gælder de løbende motorafgifter, dvs. et totalt stop, ikke blot en normalisering. Så de beløb, der gælder i 2002, bliver de samme i 2003 og fremover. De stadige stigninger i vægtafgiften, som rammer alle bilejere, standser helt, og vægtafgiften fastfrysnes til det, der betales i år 2002.

Samlet bliver det således meget lettere at være bilejer fremover: ca. 250 mio. kr. hvert år fremover sammenholdt med den tidligere regerings lovgivning.

Det er korrekt, at registreringsafgiften ville være faldet ca. 450 kr. mere efter de gældende regler, men denne beskedne gevinst for nybil køberne ville være dyrekøbt, hvis en vægtafgift for alle biler, nye som gamle, skulle stige hvert eneste år.

Kl. 11.55

Hvis man er i tvivl om, hvorvidt forslaget er til gavn for bilejerne, så bør et blik på provenuberegningen klart dementere, at bilejerne mishandles.

Hvad er situationen for bilejerne? Ja, situationen er, at den omstændighed, at vægtafgiften ikke reguleres, betyder, at man slipper for at skulle betale 305 mio. kr. i 2003 stigende til 610 mio. kr. i 2004 og yderligere 915 mio. kr. i 2005. Registreringsafgiften øges så med 40, 80 og 120 mio. kr. Og hvad bliver så nettoresultatet? Ja, nettoresultatet bliver altså, at bilfolket i Danmark slipper for at skulle betale 265 mio. kr. i 2003.

Kom ikke og sig, at det ikke er en lempelse. Bilfolket slipper for at skulle betale 265 mio. kr. i 2003 stigende til 530 mio. kr. i 2004 til 795 mio. kr. i 2005.

Jeg må sige, at jeg som andre er overrasket over, at vi skal igennem denne her diskussion igen, som vi var det under førstebehandlingen. Det er ikke sådan, at man er i stand til at lempe bilejernes udgifter med 265 mio. kr. og så stadig væk sige, at det er en stigning. Det synes jeg er en mærkelig logik.

Her er tale om en virkelig lempelse for bilfolket i Danmark, som jeg tror mange har lagt mærke til, og som jeg også håber, at Folketinget vil give sit fulde tilsagn.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg vil gerne rette skatteministeren. Jeg har ikke påstået, at der ikke er tale om en lempelse; det er jo helt indlysende, at der er tale om en lempelse. Det er slet ikke det, det handler om. Det drejer sig om, hvordan og hvorledes man kan påstå, at det er en misforståelse, at nye biler bliver dyrere, end de ellers ville have været, og så samtidig skrive, at det giver et merprovenu på 40 mio. kr. Det er bare det.

Der står, og det vil skatteministeren måske bestride, i lovforslagets bemærkninger, punkt 4.1, at afskaffelsen af tillægsreguleringen af skalaknækket – altså den ekstra procent – giver et ekstraprovenu. Bilejerne kommer altså til at betale mere, end de ellers ville have gjort. Det kan da ikke bestrides, vil jeg gerne sige til skatteministeren.

I forhold til hvordan situationen ellers ville have været, er det her en ændring i forhold til den politik, der er gået ud på, at biler skulle blive billigere i anskaffelse og dyrere i brug også for at være fremtidssikret i forhold til den diskussion, som skatteministeren fortrænger – og det håber jeg skatteministeren vil svare på –

nemlig: Hvordan kan det være, at det her forslag skal gennemføres nu i huj og hast, når det er sådan, at vi ved, at vi inden for de næste 9 måneder kommer til at diskutere, hvordan vi vil indrette afgifterne i forhold til de nye EU-regler?

(Kort bemærkning).

**Ole Stavad (S):**

Jeg vil godt takke skatteministeren for en meget grundig teknisk redegørelse for det her. Jeg er ikke sikker på, at alle ikkeindviede forstod det fuldt ud, og derfor vil jeg godt spørge skatteministeren, om han vil bekræfte, at det forslag, vi her har til behandling, har som konsekvens, at det fra 2003 og fremover, når man skal ud og købe ny bil, vil blive dyrere, end det ellers ville have været.

Jeg tror da, det kommer bag på selv hr. Svend Heiselberg, hr. Kaj Ikkast og andre gode folk, der jo er optaget af, at det, man kalder bilfolket, har gode betingelser, at Venstres skattestop har som konsekvens, at nye biler bliver dyrere, end de ellers ville have været.

Kan skatteministeren ikke bekræfte, hvis nu vi sådan skærer al teknikken fra, at når det her lovforslag er vedtaget, så har Folketinget også vedtaget, at registreringsafgiften, der pålægges nye biler, man køber, bliver højere, end den ellers ville have været, og at det er konsekvensen af regeringens skattestop?

Kl. 12.00

**Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):**

Jeg vil gerne sige til de indlæg, der nu har været, at det selvfølgelig er rigtigt, at registreringsafgiften ikke reguleres helt så meget som efter de gældende regler. Det giver et merprovenu på disse 40 mio. kr.

Men afgiften på den enkelte bil lettes fortsat, selv om det ikke er lige så meget som før. Derfor synes jeg, at det altså er vigtigt igen at understrege det. Jeg synes faktisk, at det her efterhånden ligner en strid om ord, men der er tale om en betragtelig lempelse for bilfolket i Danmark på 265 mio. kr. i 2003 stigende til 530 mio. kr. i 2004, stigende til 795 mio. kr. i 2005. Kom så ikke og sig, at skattestoppet ikke har en positiv effekt for bilfolket.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det først hr. Jacob Buksti og derefter hr. Ole Stavad.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg bliver nødt til at sige til skatteministeren: Det her handler jo ikke om, hvorvidt vi står og benægter, at regeringens skattestop – ud fra de præmisser, regeringen har – har en positiv effekt i forhold til bilfolket. Det er slet ikke det, det handler om.

Det, det handler om, er: Hvorfor indretter man det på en facon, så bilerne bliver dyrere i anskaffelse, end de ellers ville have været? Det er det. Selv om skatteministeren mener, at det bare er en strid om ord, er det jo i denne her forbindelse rimelig afgørende, hvad det er for nogle ord. For hvis skatteministeren ikke kan dokumentere, at det, vi andre står og siger, ikke passer, så har skatteministeren misinformeret Folketinget.

Det er ikke en misforståelse, at biler bliver dyrere i anskaffelse, end de ellers ville have været. Det er det ikke. Det er også derfor, at skatteministeren i sit lovforslag kan sige, at regeringens forslag på det her punkt giver 40 mio. kr. mere. Det må da være, fordi det er højere, end det ellers ville have været.

Så ved vi godt, at det bliver billigere på de andre punkter, men det er jo præcis det, der går imod den linje, som har været, nemlig at man skulle gøre det billigere at få en nyere og mere effektiv, moderne bilpark, som forurener mindre. Det, man gør nu, er, at man præmierer dem, som har en gammel bil og holder den i live lænser.

(Kort bemærkning).

**Ole Stavad (S):**

Når jeg kigger over på højre side i salen her, hvor gode Venstrefolk sidder, kan jeg ikke lade være med at spørge: Var der selv ovre hos Venstre nogen, der under valgkampen eller på noget tidspunkt havde forudset, at Venstres skattestop har som konsekvens, at folk, der skal ud og købe nye biler, kommer til at betale mere for dem end uden Venstres skattestop?

Havde hr. Svend Heiselberg set det for sig? Havde hr. Kaj Ikast hos De Konservative set det for sig? Er der en eneste hos Venstre, der under valgkampen eller under debatten om skattestoppet på noget tidspunkt har meddelt, at biler som konsekvens af skattestoppet bliver dyrere i indkøb?

Jeg vil da gerne indrømme, at det var en overraskelse for mig, at skattestoppet kunne have den konsekvens. Jeg ved da også godt – man er

ikke meget for at sige det højt – at der jo er tid endnu indtil tredjebehandlingen, hvis der er nogle, der måske ikke helt har været opmærksomme på, at det er den konsekvens, som regeringens skattestop har.

(Kort bemærkning).

**Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):**

Jeg bliver altså nødsaget til for syvende og sidste gang at understrege, at det er fuldstændig rigtigt, at registreringsafgiften ikke reguleres helt så meget som efter de gældende regler, og det giver et merprovenu på disse 40 mio. kr. Men afgiften på den enkelte bil lettes fortsat, ganske vist ikke så meget som før, men den lettes fortsat. Bilfolket slipper altså 265 mio. kr. billigere i 2003, 530 mio. kr. billigere i 2004 og 795 mio. kr. billigere i 2005. Hvis ikke det er en lettelse, så må jeg sige, at så kan jeg ikke løfte den pædagogiske opgave at forklare Socialdemokratiet det.

Kl. 12.05

(Kort bemærkning).

**Ole Stavad (S):**

Vi prøver sådan set bare på at være hjælpsomme i forhold til pædagogikken, for det lyder meget smukt, når man nu blander meget teknik ind i det. Men vil skatteministeren ikke godt tage det i sin mund, så ingen er i tvivl om, at det, hr. Jacob Buksti og jeg siger, jo også er rigtigt. Det er det, der kommer til at gælde for virkelighedens mennesker, der skal ud og købe biler. Det er på grund af Venstres skattestop, som senere blev påtvunget regeringen, altså også De Konservative, der ikke var så glade for det. Det forstår jeg godt. Men vil skatteministeren ikke fra denne talerstol sige på rent dansk, så man også forstår det nede på Lolland-Falster og i Nordjylland, at konsekvensen af regeringens skattestop er, at nye biler bliver dyrere, når man skal ud og købe dem, end de ellers ville have været.

Og er det egentlig ikke en overraskelse for skatteministeren selv, at det havde den konsekvens? Eller har skatteministerens indsigt i skattespørgsmål måske betydet, at han har set det, skønt vi andre ikke havde set, at det var konsekvensen. Vil skatteministeren ikke indrømme det?

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg vil sige til skatteministeren: Vi er jo ikke til for at gøre livet besværligt for ministeren. Vi er jo sådan set her for at sørge for, at ministeren

ikke uforvarende kommer ud i noget snavs, når ministeren skal stå ude i forsamlingshusene og forklare logikken i det her; hvordan et skattestop betyder, at bilerne bliver dyrere, end de ellers ville have været.

Vi kan godt stå med vores forundring, men kan skatteministeren virkelig slippe af sted med det uden dermed at sige, at det, det handler om, er, at man kan køre billigere i sin gamle bil? Men hvis man vil købe en ny, bliver den altså dyrere, end den ellers ville have været.

Tror ministeren, at det er et folkeligt, klangbart, salgbart budskab? Derfor synes jeg da, at ministeren inden tredjebehandlingen på sine egne præmisser skulle tage at gøre lidt ved det. Så kunne det være, at ministeren kunne komme i bedre humør, for bilfolket står ministerens hjerte nær.

At miljø, trafikikkerhed og andre ting får det dårligt, er en anden ting, men det er ikke noget, ministeren er bekymret for, for det er jo skattefrit.

(Kort bemærkning).

**Skatteministeren** (Svend Erik Hovmand):

Jeg vil bare sige til de to herrer: Jeg har overhovedet ikke noget besvær med at forklare, at 265 mio. kr. i mindre udgift for bilfolket er et godt resultat af et skattestop.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Ændringsforslag nr. 1-13 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

**Første næstformand** (Svend Auken):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**16) Anden behandling af lovforslag nr. L 188: Forslag til lov om ændring af afskrivningsloven og ligningsloven. (Afskrivning af kunst-køb og skattefrihed for visse hæderspriser).** Af skatteministeren (Svend Erik Hovmand). (Fremsat 4/4 2002. Første behandling 18/4 2002. Betænkning 8/5 2002).

Der var stillet 5 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

### Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 forkastedes, idet 47 stemte for, 54 imod.

Ændringsforslag nr. 2 og 3 forkastedes uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 4 og 5 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

**Første næstformand** (Svend Auken):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**17) Anden behandling af lovforslag nr. L 189: Forslag til lov om ændring af lov om afgift af lønsom m.v. (Fritagelse for fri folkeoplysende virksomhed og undervisning i børnehaveklasser og 1.-10. klasse).** Af skatteministeren (Svend Erik Hovmand). (Fremsat 3/4 2002. Første behandling 18/4 2002. Betænkning 8/5 2002).